**04-200 Автобус для культурного обслуживания населения на шасси ГАЗ 51А 4х2, дверей 1+1, мест сидящих до 20, полный вес до 5.4 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, малосерийно 337 экз., РПК г. Краснодар 1959-61 г. в.**



 Изготовитель: Ремонтно-производственный комбинат Управления культуры исполкома Краснодарского краевого Совета депутатов трудящихся.

 Не являясь специалистом по истории автобусов, предположу, что этот автобус изготавливался по чертежам автобуса вагонного типа на шасси ГАЗ-51 Каунасского ремонтного завода автобусных кузовов, разработанных на основе аналогичной машины Рижского завода автобусных кузовов - РАФ-251. Его конструкция была рекомендована МАТиШД СССР как образец при организации серийного выпуска автобусов нового (вагонного) типа. Понятно, что краснодарцы привели чертежи в соответствие со своими производственными возможностями, которые были несравнимо меньше, чем у предприятий автопрома.

*При помощи труда «Автобусы VI пятилетки. 1959-65 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Москва, 2015.*

 В Советском Союзе была создана уникальная система культурно-бытового обслуживания населения в отдаленных от больших городов районах, сеть клубов, театров и библиотек, не имевших аналогов за рубежом. Государство заботилось не только о материальном, но и духовном благополучии советского гражданина. Но стационарных «очагов культуры» в деревнях и селах явно не хватало. Первое время работники культуры добирались до сел и деревень на телегах, используя их и в качестве подмостков. Во второй половине 1930-х массовый выпуск ГАЗ-АА дал возможность использовать для этих целей бортовые грузовики, на которые, как правило, на местах устанавливали кузова фургоны. Возможности передвижных автоклубов значительно расширились. Очень быстро стало понятно, что лучше всего на эту роль подходили автобусы. Потребность в этих машинах росла, имеющиеся производственные мощности ее не удовлетворяли. Местным властям пришлось решать проблему самостоятельно.

 На 1959 год из-за сокращения фондов Министерство культуры РСФСР в последний раз выделило 10 автобусов для организации культурного обслуживания населения Краснодарского края. Восполнять дефицит машин было решено за счет их изготовления собственными силами. Для этого при Культремснабе в Краснодаре была организована автобусная мастерская. Первый автобус с деревянным каркасом на шасси ГАЗ-51А построили в июле 1959 году. Его подарили краснодарскому театру юного зрителя. За оставшийся год в почти кустарных условиях было изготовлено еще 29 шт.

 Это были автобусы с деревянным каркасом кузова, установленным на шасси ГАЗ-51А. Они имели всего одну служебную распашную дверь. Для того, чтобы установить новый кузов, шасси подвергалось значительным переделкам. Рама автомобиля удлинялась спереди и сзади, соответственно изменялось крепление ряда агрегатов. Так, рулевая колонка автобуса смещалась вперёд, значительно укорачивалась и ставилась почти вертикально. Педали сцепления, тормоза и акселератора, а также рычаги КП и ручного тормоза выносились вперёд. Для этого применялись соответствующие удлинители. В связи с увеличением нагрузки на переднюю ось (по сравнению с нагрузкой на ось ГАЗ-51) передние рессоры автобуса усиливались дополнительными листами - по два листа на каждую рессору.

 Каркас кузова обшивался металлическим листом с подложенным водостойким картоном. Пол делали из бакелизированной фанеры толщиной 15 мм и покрывали линолеумом. Потолок обшивался фанерой, оклеивался бязью и окрашивался белой нитрокраской. Вентиляция кузова обеспечивалась двумя «ковшами» воздухозаборников на крыше. Вагонная компоновка автобуса на том же шасси давала выигрыш по вместимости, но создавала новые проблемы. Теперь двигатель размещался в кабине водителя, справа от него, и значительно ухудшал условия его работы. Хуже стал и доступ к двигателю, который осуществлялся через открывающуюся часть кожуха моторного отсека.

 В ноябре 1959 года исполнительный комитет Краснодарского краевого Совета депутатов трудящихся принял решение об организации на базе Культремснаба с января 1960 года Ремонтно-производственного комбината (РПК). Кроме изготовления и ремонта театрального и библиотечного оборудования, предприятие развернуло мелкосерийное переоборудование грузовых шасси ГАЗ-51А и ЗиЛ-164 в автобусы, автокниголавки, передвижные кинотеатры и кинопередвижки.

 Всего за 1959-1961 годы автобусно-мебельный цех РПК изготовил 337 единиц спец-автотранспорта. В мае 1962-го цех был отделен от РПК и преобразован в Краснодарский механический завод нестандартного оборудования. Интересно, что сам РПК при этом сохранил кузовное производство на других площадях. Так, в 1962 году он изготовил 175 спецавтобусов. В дальнейшем их выпуск в объеме 100-150 шт. ежегодно продолжался вплоть до конца 1976года и был свернут лишь по указанию РПО (Роскульттехника) в связи с общим запретом Совмина СССР.